



Zusammenfassende Erklärung

Bebauungsplan Nr. 45.II

"Wohngebiet Liebigstraße Süd"

Inhaltsverzeichnis

- 1 Ziel der Bebauungsplanaufstellung**
- 2 Ausgangslage**
- 3 Verfahrensablauf**
- 4 Berücksichtigung der Umweltbelange**
- 5 Berücksichtigung der Beteiligungsverfahren und Ergebnisse der Abwägung**
- 6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten**

1 Ziel der Bebauungsaufstellung

Mit Beschluss der Stadtverordnetenversammlung vom 16.05.2013 wurde der Rahmenplan „Wohngebiet Liebigstraße“ als Grundlage für die weitere Gebietsentwicklung östlich der Bahntrasse als städtebauliches Entwicklungskonzept gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen. Der Rahmenplan umfasst insgesamt eine Fläche von rund 28 ha und bietet Baupotenziale für zukünftig ca. 2.500 Einwohner.

Die Stadt Langen verfolgt mit der Aufstellung des Bebauungsplans Nr. 45.II das Ziel, im Rahmen der Entwicklung des Rahmenplans „Wohngebiet Liebigstraße“ neue Siedlungsflächen im Stadtgebiet von Langen zu sichern und somit neue Wohnangebote vor Ort anzubieten. Zudem dient er dazu, brachgefallene Gewerbeflächen gemäß der Stadtumbaukonzeption der Stadt Langen umzunutzen. Durch die geplante Umstrukturierung kann die Stadt Langen dem großen Wohnraumbedarf gerecht werden, ohne eine Neuausweisung entsprechender Flächen im Außenbereich tätigen zu müssen.

Nach der Nutzungsaufgabe und der Räumung des Areals des ehemaligen Betonschwellenwerks Langen besteht die Möglichkeit zu einer Neuentwicklung des Geländes unter Maßgabe des beschlossenen Rahmenplans „Wohngebiet Liebigstraße“. Das städtebauliche Entwicklungskonzept sieht mehrere unterschiedliche Entwicklungsbereiche und -abschnitte vor.

Zur Schaffung der planungsrechtlichen Voraussetzungen für neue Wohnnutzungen auf dem Areal der aufgegebenen Gewerbefläche ist die Aufstellung des vorliegenden Bebauungsplans Nr. 45.II „Wohngebiet Liebigstraße Süd“ erforderlich.

Der Bebauungsplan ermöglicht die Ausschöpfung neu vorhandener Entwicklungspotentiale mit dem Ziel, Wohnen in der Innenstadt zu stärken und einen architektonisch ansprechenden Gebäudebestand zu errichten, der mittels verschiedener Bebauungstypologien ein harmonisches städtebauliches Erscheinungsbild und zugleich attraktive Wegeverbindungen und Grünangebote schafft.

Der Bebauungsplan berücksichtigt mit seinen Festsetzungen zudem die stadträumlichen Rahmenbedingungen wie z. B. die von den Bahnanlagen ausgehenden Lärmemissionen zur Gewährleistung gesunder Wohn- und Lebensverhältnisse im Plangebiet.

2 Ausgangslage

Das Plangebiet befindet sich ca. 1,5 km nordwestlich der Langener Innenstadt in unmittelbarer Nähe des Bahnhofs und der Bahnanlagen. Der Bahnhof Langen liegt in südlicher Richtung etwa 450-550 m entfernt und ist fußläufig in wenigen Minuten erreichbar.

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans war überwiegend durch die bisherige Nutzung als Standort für das Betonschwellenwerk der Firma RAIL.ONE geprägt. Nach der Nutzungsaufgabe besteht die Möglichkeit zu einer Neuentwicklung des Geländes unter Maßgabe des beschlossenen Rahmenplans „Wohngebiet Liebigstraße“. Im Rahmen der Neuplanungen wurde das Areal des Betonschwellenwerks vollständig geräumt.

Mit Ausnahme einiger Grünstrukturen und Bäume insbesondere im Bereich der Grundstücksgrenze entlang der Moselstraße und Liebigstraße war die Fläche des Betonschwellenwerks vollständig versiegelt. Im Sinne des Entwicklungskonzeptes werden neue Grünstrukturen angelegt und Bäume gepflanzt.

Auf Grundlage des beschlossenen städtebaulichen Rahmenplans soll auf den Flächen ein hochwertiger und attraktiver Wohnstandort entwickelt werden. Das städtebauliche Konzept sieht eine Mischung aus Geschosswohnungsbau, Reihen-, Doppel- und Kettenhäusern mit insgesamt ca. 310 Wohneinheiten vor. Das Gebiet wird durch zwei parallel laufende Straßen in Nord-Süd-Richtung sowie eine interne Querverbindung erschlossen. Zudem verlaufen zwei übergeordnete Fuß- und Radwegeverbindungen von Nord nach Süd sowohl mittig durch das Gebiet als auch durch die öffentliche Parkanlage, welche in den angrenzenden Quartieren weitergeführt werden und eine komfortable Durchquerung des Gebiets ermöglichen.

Für das Plangebiet galt der seit dem Jahr 2006 rechtsverbindliche Bebauungsplan Nr. 2/IV „Gewerbegebiet östlich der Bahnlinie“. Der Bebauungsplan setzte mehrere Gewerbegebiete und ein Mischgebiet als Art der baulichen Nutzung fest. Eine Teilfläche dieses rechtsverbindlichen Bebauungsplans wird durch den neuen Bebauungsplan Nr. 45.II „Wohngebiet Liebigstraße Süd“ überplant, sodass der bisherige Bebauungsplan in diesem Teilbereich ersetzt wird.

Zur Umsetzung des Planungskonzepts ist der vorliegende Bebauungsplan Nr. 45.II „Wohngebiet Liebigstraße Süd“ vorgesehen, der anstelle der bisherigen Art der Nutzung nun ein allgemeines Wohngebiet festsetzt. Weitere Festsetzungen des Bebauungsplans orientieren sich an den Vorgaben des städtebaulichen Rahmenplans „Wohngebiet Liebigstraße“.

3 Verfahrensablauf

Im Laufe des Verfahrens fanden drei Beteiligungen der Öffentlichkeit sowie der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange, die letzte davon in einer eingeschränkten Form, statt.

Die Öffentlichkeit wurde in der frühzeitigen Beteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB am 18.05.2017 in Form einer Bürgerinformation über die allgemeinen Ziele und Zwecke der Planung und die voraussichtlichen Auswirkungen der Planung auf die Umwelt unterrichtet. Die frühzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange erfolgte in der Zeit vom 16.07.2018 bis 17.08.2018.

Vom 17.06.2019 bis einschließlich 19.07.2019 erfolgte die öffentliche Auslegung des Bebauungsplanentwurfs gemäß § 3 Abs. 2 BauGB und zeitgleich die Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger öffentlicher Belange gemäß § 4 Abs. 2 BauGB.

Eine erneute und eingeschränkte Beteiligung der Öffentlichkeit und der Behörden gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB fand in der Zeit vom 23.09.2019 bis einschließlich 07.10.2019 statt. Der Satzungsbeschluss durch die Stadtverordnetenversammlung erfolgte am 12.12.2019.

4 Berücksichtigung der Umweltbelange

Die Belange des Umweltschutzes wurden in einer Umweltprüfung untersucht, die im Umweltbericht (Kapitel IV der Begründung) dokumentiert ist. Der Umweltbericht beschreibt und bewertet die Umweltauswirkungen des Planungsvorhabens gemäß den Vorschriften des Baugesetzbuchs.

Mit dem vorliegenden Bebauungsplan sollen die planungsrechtlichen Voraussetzungen geschaffen werden, der steigenden Nachfrage nach Wohnflächen der Stadt Langen zu begegnen. Dabei wird der Zielstellung zum sparsamen Umgang mit Boden nachgekommen, da durch die Inanspruchnahme einer aufgegebenen Gewerbefläche die Innenbereichsentwicklung fortgeführt wird.

Die Bebauung der aufgegebenen Gewerbefläche in Bahnhofsnähe besitzt Auswirkungen auf die Umweltschutzgüter. Durch die Lage des Planungsgebiets am Rande der Kernstadt von Langen mit unmittelbar benachbarten Wohn-, Geschäfts, Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen und dem Bahnhof/ZOB sind unterschiedliche Betroffenheiten des Schutzgutes „Mensch“ gegeben. Hier sind insbesondere Immissionsbelastungen durch den vorhandenen Bahnverkehr und den zu erwartenden Individualverkehr zu nennen. Darüber hinaus sind Beeinträchtigungen durch die Veränderungen des Stadtbildes (höhere Verdichtung) auf den Freiflächen zu erwarten. Einzelne Nachbargebäude können durch die geplanten Bebauungstypologien in Teilbereichen von Verschattungseffekten betroffen sein.

Demgegenüber stehen aber auch Veränderungen, die für die Stadt als positive Entwicklungen betrachtet werden müssen. Die Stadt schafft die Voraussetzungen, um in zentraler Lage neue Wohnmöglichkeiten anzubieten und die Stadtentwicklung im Bereich des Bahnhofsumfeldes fortzuführen.

Zur Bewertung der zu erwartenden Umweltwirkungen auf den Menschen sowie auf die Tier- und Pflanzenwelt liegen Fachgutachten vor, die in den Anlagen zum Bebauungsplan enthalten sind und in den Beteiligungen öffentlich gemacht wurden. Die einzelnen Fachgutachten geben Prognosen der zu erwartenden Beeinträchtigungen auf die einzelnen Schutzgüter ab und bewerten diese anhand von gesetzlichen oder auch informellen Umweltstandards. Im Ergebnis bleibt festzuhalten, dass weder gesundheitsgefährdende noch unzulässige Auswirkungen zu erwarten sind. Voraussetzung ist, dass Abhilfe- und Kompensationsmaßnahmen vorzusehen und umzusetzen sind. So wird es z.B. stadträumliche Bereiche geben, in denen passiver Schallschutz erforderlich wird, um die zulässigen Immissionswerte einhalten zu können.

Aufgrund der hohen Vorbelastung des Geltungsbereiches werden für die einzelnen Schutzgüter Umweltauswirkungen mit geringer bis mittlerer Beeinträchtigungsintensität bewirkt:

- | | | |
|----------------------|--------|--|
| • Tiere und Pflanzen | gering | Verlust von Biotop- und Habitatsstrukturen |
| • Boden | gering | Verlust von Bodenfunktionen |
| • Klima/Luft | mittel | Erhöhung der Verkehrsemissionen |

Weitere relevante Auswirkungen für diese und andere Schutzgüter werden unter Berücksichtigung in der Planung vorgesehener Vermeidungsmaßnahmen nicht bewirkt. Um negative Auswirkungen auf Natur- und Landschaft so gering wie möglich zu halten, wurden u.a. folgende Vermeidungs- und Minderungsmaßnahmen benannt, die im Zuge der Planung zu beachten sind.

- Aufwertung der klimatischen Auswirkungen durch extensive Begrünung von Dachflächen
- Zur Vermeidung von erheblichen betriebsbedingten Beeinträchtigungen des Schutzgutes Mensch sind aktive wie passive Schallschutzmaßnahmen durchzuführen
- Herstellung einer hochwertigen Parkanlage auf der östlichen Fläche im Geltungsbereich mit Zweckbestimmung "Grünfläche" (rd. 3.200 qm) durch Anpflanzen von mindestens einem Baum I. Ordnung ab je 300 qm oder einem Baum II. Ordnung ab je 150 qm Grundstücksfläche
- Neupflanzung von Bäumen entlang der Straßen entsprechend der Planzeichnung
- Weitergehende Vermeidungs- und CEF-Maßnahmen wurden durch eine artenschutzrechtliche Betrachtung des geplanten Vorhabens definiert. Diese müssen

bei der Realisierung des Bauvorhabens dringend beachtet werden. Kompensationsmaßnahmen sind aufgrund der Aufwertung der Gesamtfläche nicht zu erbringen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass unter Berücksichtigung der Festsetzungen und der möglichen Maßnahmen für Vermeidung, Minderung und zum Ausgleich keine erheblichen nachteiligen Umweltauswirkungen durch die Realisierung des Bebauungsplans zu erwarten sind.

5 Berücksichtigung der Beteiligungsverfahren und Ergebnisse der Abwägung

Im Zuge des Bebauungsplanverfahrens wurden zahlreiche Einwendungen und Anregungen abgegeben. Viele Stellungnahmen wurden im Verfahren berücksichtigt und die Bebauungsplanunterlagen dementsprechend überarbeitet. Einige Anregungen konnten nicht berücksichtigt werden, da die benannten Sachverhalte auf der Ebene der Bebauungsplanung nicht geregelt werden können.

Bezogen auf die einzelnen Verfahrensschritte ist festzustellen, dass im Rahmen der frühzeitigen Behördenbeteiligung gemäß § 4 Abs. 1 BauGB 31 Behörden und sonstige Träger öffentlicher Belange Stellungnahmen abgegeben haben. Die frühzeitige Öffentlichkeitsbeteiligung gemäß § 3 Abs. 1 BauGB erfolgte in Form einer Bürgerinformationsveranstaltung.

Zum Bebauungsplan-Entwurf sind im Rahmen der Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung nach § 3 Abs. 2 BauGB bzw. § 4 Abs. 2 BauGB eine Stellungnahme von privaten Einwendern sowie 33 Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange eingegangen.

Im Rahmen der erneuten und eingeschränkten Öffentlichkeits- und Behördenbeteiligung gemäß § 4a Abs. 3 BauGB i. V. m. § 3 Abs. 2 BauGB und § 4 Abs. 2 BauGB sind 27 Stellungnahmen von Behörden und sonstigen Trägern öffentlicher Belange eingegangen. Eingaben seitens der Öffentlichkeit erfolgten nicht.

Von den insgesamt 92 Stellungnahmen wurden im Zuge der Abwägung einzelne Anmerkungen und Einwendungen berücksichtigt oder teilweise berücksichtigt. Eine Vielzahl an Anmerkungen und Einwendungen fand keine Berücksichtigung, da sie nicht zuvorderst planungsrechtliche Belange betreffen, sondern Themenstellungen, die Gegenstand der Abstimmung und Berücksichtigung auf Ebene der nachfolgenden Erschließungs- und Ausführungsplanungen sind.

Die wichtigsten, im Zuge der Beteiligungsverfahren in die Abwägung einbezogenen Aspekte werden im Folgenden aufgezeigt:

Die inhaltlichen Schwerpunkte der Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange bezogen sich in allen drei Beteiligungsphasen maßgeblich auf die Auswirkungen des Vorhabens in Bezug auf die technische Infrastruktur, auf den Verlust an Gewerbeflächen, erforderliche Schallschutzmaßnahmen sowie die Leistungsfähigkeit der B 486. Weitere wichtige Themen im Zuge der Beteiligungsverfahren waren die Nähe des Plangebiets zu den angrenzenden Bahnanlagen sowie Lärmkonflikte zwischen den bestehenden Gewerbebetrieben und der geplanten Wohnnutzung.

Frühzeitige Beteiligung:

In der Frühzeitigen Beteiligung wurde kritisch geäußert, dass mit den Planungen abermals netto ein Verlust an Gewerbeflächen in Langen und in der Metropolregion

Frankfurt-Rhein-Main zu verzeichnen ist und ein Ausgleich für die Einbußen an Gewerbeflächen zu schaffen ist. Es wurde dringend dazu aufgefordert, andernorts in Langen oder ggf. in der Region einen Ausgleich für die Einbußen an Gewerbeflächen zu schaffen. Die Stadt Langen hat in ihrer Begründung des Abweichungsantrages und der Änderung der übergeordneten Planungen dargelegt, dass weiterhin gewerbliche Flächenpotentiale in einer Größenordnung von 34 ha kurz- und mittelfristig verfügbar sind und bei Bedarf mittels Flächenrecycling weitere 22 ha mobilisiert werden können. Weiterhin hat sich die Stadt Langen bereits 2009 detailliert mit der Gewerbeflächensituation westlich der Bahn auseinandergesetzt („Stadtumbau Gewerbe – Gebietsbezogenes integriertes Handlungskonzept“) und die möglichen gewerblichen Entwicklungsflächen aufgezeigt.

Es wurden mehrere Anregungen und Bedenken zur Entwässerung des Plangebiets (insbesondere zur Versickerung von Niederschlagswasser) geäußert. Hierzu wurde klargestellt, dass die Entwässerung im Plangebiet im Trennsystem erfolgt. Häusliches Schmutzwasser wird über den öffentlichen Schmutzwasserkanal abgeleitet. Das Niederschlagswasser von den privaten Baugrundstücken ist in den Regenwasserkanal einzuleiten. Die Regenwasserbehandlung und Regenwasserrückhaltung erfolgt in einem geplanten Stauraumkanal in der Liebigstraße. Der Drosselabfluss aus dem Stauraumkanal wird der weiterführenden Mischwasserkanalisation in der Liebigstraße zugeführt. Es ist ein Abflussbeiwert festgesetzt, der durch geeignete Maßnahmen erreicht werden muss. Alle Maßnahmen zur Entwässerung wurden gebietsübergreifend geplant und in die jeweiligen Bebauungspläne aufgenommen.

Aus immissionsschutzfachlicher Sicht wurde die zukünftige Trennung von Wohnen und Gewerbe begrüßt. So wurde jedoch zusätzlich die Festlegung vorgeschlagen, dass zunächst die Gebäude im westlichen Plangebiet und deren Anordnung entlang der Bahnlinie, auch in der geplanten Höhe, als passiver Schallschutz errichtet werden müssen, bevor mit dem Bau der östlich davon liegenden Gebäude begonnen wird. Es wurde darüber hinaus angeregt, dass die beiden Gutachten der Bebauungspläne „Nord“ und „Süd“ von den gleichen Eingangsdaten ausgehen sollten, und dass neben den Lärmquellen Straße und Schiene auch der Gewerbelärm westlich der Bahnlinie in die Schallschutzgutachten mit einfließen sollte. Im Rahmen der Abwägung wurde klargestellt, dass für die beiden direkt nebeneinanderliegenden Bebauungspläne die gleichen Voraussetzungen gelten. Die beiden Gutachten wurden dementsprechend aufeinander abgestimmt. Bei den Gewerbeflächen westlich der Bahnlinie sind die Geräuschemissionen über Kontingentierungsfestsetzungen sowie durch bestehende Wohnnutzungen in der Umgebung und innerhalb des Gewerbegebietes eingeschränkt. Eine Aussage hierzu wurde in das Schallgutachten aufgenommen. Alle erforderlichen Gutachten wurden im Verfahrensverlauf überarbeitet und ergänzt und in allen Beteiligungsschritten offengelegt.

Von der Stadt Dreieich wurde (in allen Beteiligungsschritten) darauf hingewiesen, dass mit dem geplanten Wohnbauflächenzuwachs zusätzliche Verkehrsmengen mit signifikanten Auswirkungen auf das umliegende regionale Verkehrsnetz zu erwarten sind. Zur Beurteilung möglicher Auswirkungen auf die Stadt Dreieich wurde eine vertiefende Untersuchung der verkehrlichen Auswirkungen der Planung gefordert. Hessen Mobil forderte zudem die Untersuchung des Knotenpunkts über die B 486 AS (Nord) Hans-Kreiling-Allee in der Verkehrsuntersuchung. Die Schutzgemeinschaft Deutscher Wald meldete ebenso Bedenken hinsichtlich der Bestandsbelastung der Umgehungsstraße (B 486) in der Rush Hour an. Gemäß Stellungnahme von Hessen Mobil ist die Leistungsfähigkeit des Querschnitts der B 486 aber gegeben. Auf Grundlage der Stellungnahmen wurden verschiedene Knotenpunkte in dem Verkehrsgutachten ergänzt und das Gutachten angepasst. Die Leistungsfähigkeitsprüfung und Wirkungsanalyse hat gezeigt, dass alle untersuchten Knotenpunkte zu den verkehrlichen Spitzenzeiten leistungsfähig sind. Die drei Anschlussstellen der Stadt Langen wurden ergänzend nachgewiesen.

Offenlage

Die Deutsche Bahn AG (DB Immobilien) führt an, dass im vorliegenden Bebauungsplan-Entwurf eine Straßenbreite (Straßenfläche parallel zur Bahnanlage, Flurstück 239/2) von 12,70 m anstatt von 13,80 m angegeben ist. In der Begründung wird auf die Integration des Radschnellweges Darmstadt - Frankfurt in die Liebigstraße hingewiesen. Außerdem befinden sich an der Grundstücksgrenze Oberleitungsmaste, die zum Teil auch auf Fremdfächen liegen und dinglich im Grundbuch gesichert sind. Eine Inanspruchnahme von Bahngelände für die Straßenverkehrsfläche ist nicht möglich und wird durch die vorhandenen Oberleitungsmaste weiter eingeschränkt (einzuhaltende Sicherheitsabstände). Hierzu wurde in der Abwägung festgehalten, dass der im Bebauungsplan dargestellten Straßenbreite von mindestens 12,70 m eine Erschließungsplanung zugrunde liegt, die auch den genannten Radschnellweg berücksichtigt. Flächen von der Bahn AG werden dafür nicht beansprucht.

In der Stellungnahme eines privaten Einwenders wurde kritisiert, dass durch die geplanten Festsetzungen der sich im Eigentum des Einwenders befindliche Gewerbebetrieb sowohl im jetzigen Betrieb als auch für Erweiterungsmöglichkeiten empfindlich eingeschränkt wird. Die Konflikte werden aufgrund der räumlichen Nähe zwischen den Gewerbebetrieben und der geplanten Wohnnutzung durch die geplanten Änderungen des Bebauungsplanes erheblich verschärft. Eine Berücksichtigung der Interessen der Gewerbebetriebe findet im Bebauungsplanentwurf nicht statt, so die Kritik. In der Abwägung wurde auf diese Aspekte eingegangen. Relevante Gewerbelärmeinwirkungen auf das Plangebiet des Bebauungsplans Nr. 45.II Liebigstraße Süd sind aus mehreren Gründen nicht zu erwarten. Im nördlich an das Plangebiet angrenzenden Bebauungsplan "Liebigstraße Nord" wird östlich der Liebigstraße ein eingeschränktes Gewerbegebiet festgesetzt. Hier sind künftig nur Betriebe und Anlagen zulässig, die das Wohnen nicht wesentlich stören. Dies entspricht dem Störgrad der in Mischgebieten zulässigen Nutzung. Insoweit sind unzumutbare Geräuscheinwirkungen durch die innerhalb des eingeschränkten Gewerbegebiets zulässigen Nutzungen auf das südlich angrenzende geplante allgemeine Wohngebiet nicht zu erwarten.

Erneute Offenlage

Die Industrie- und Handelskammer Offenbach am Main regte in ihrer Stellungnahme an, alternativ über eine gewerbliche Nutzung der Bauflächen nachzudenken, die unmittelbar an der Eisenbahntrasse gelegen sind. Ein Baukörper in Form eines viergeschossigen Gebäuderiegels, wie ursprünglich im Bebauungsplan 45 III Liebigstraße Nord vorgesehen, könnte somit auch aktiv zum Lärmschutz der östlich angrenzenden Wohnbauflächen dienen und gleichzeitig ein Nebeneinander von Wohnen und Arbeiten ermöglichen. Im Rahmen der Abwägung wurde entgegnet, dass ein Gewerberiegel entlang der Bahnstrecke bzw. der Liebigstraße der Zielsetzung der Stadt Langen, an diesem Standort ein Wohngebiet zu schaffen, widerspricht, um dem großen Bedarf nach Wohnungen in der Stadt Langen gerecht zu werden. Gewerbliche Flächenpotenziale und Entwicklungsflächen sind in der Stadt Langen weiterhin vorhanden, was die Stadt bereits 2009 in einem Konzept („Stadtumbau Gewerbe – Gebietsbezogenes integriertes Handlungskonzept“) aufgezeigt hat.

6 Anderweitige Planungsmöglichkeiten

Der Geltungsbereich des Bebauungsplans Nr. 45.II „Wohngebiet Liebigstraße Süd“ liegt als Teilfläche innerhalb des Gebiets, für das 2013 der Rahmenplan „Wohngebiet Liebigstraße“ als städtebauliches Entwicklungskonzept der Stadt Langen gemäß § 1 Abs. 6 Nr. 11 BauGB beschlossen wurde. Dieser Rahmenplan bildet nunmehr die Grundlage für die bauleitplanerische Entwicklung und unterstreicht die Willensbekundung der Stadt Langen zur angestrebten räumlichen Neuordnung dieses Teilbereichs des Stadtgebiets.

Unter Berücksichtigung der zentralen Lage im Stadtgebiet, der bereits bestehenden Erschließung und Bebauung in unmittelbarer Nachbarschaft und der bereits durch die Stadt geprüften Standortqualitäten sowie durchgeführten Verfahren (Zielabweichung vom Regionalplan), lässt sich kein gleichwertiger Standort im Stadtgebiet festmachen, der diese Entwicklungspotenziale für die Schaffung eines Wohnraumangebots in der vorliegenden Größenordnung ermöglicht.

Weiter handelt es sich um eine wieder nutzbar gemachte große und unbebaute Fläche im Innenbereich, wodurch der gesetzlichen Vorgabe des sparsamen Umgangs mit Boden und der vorrangigen Innenentwicklung vor Außenentwicklung nachgekommen wird. Somit wird eine städtebauliche Aufwertung vorgenommen und gleichzeitig eine Ausweitung der Stadtgrenzen durch am Stadtrand gelagerte Baugebiete verhindert. Flächenalternativen, die vergleichbare Vorteile bieten (Verfügbarkeit, innerstädtische Lage, Anbindung), sind nicht gegeben.

Langen / Darmstadt, 06.01.2020